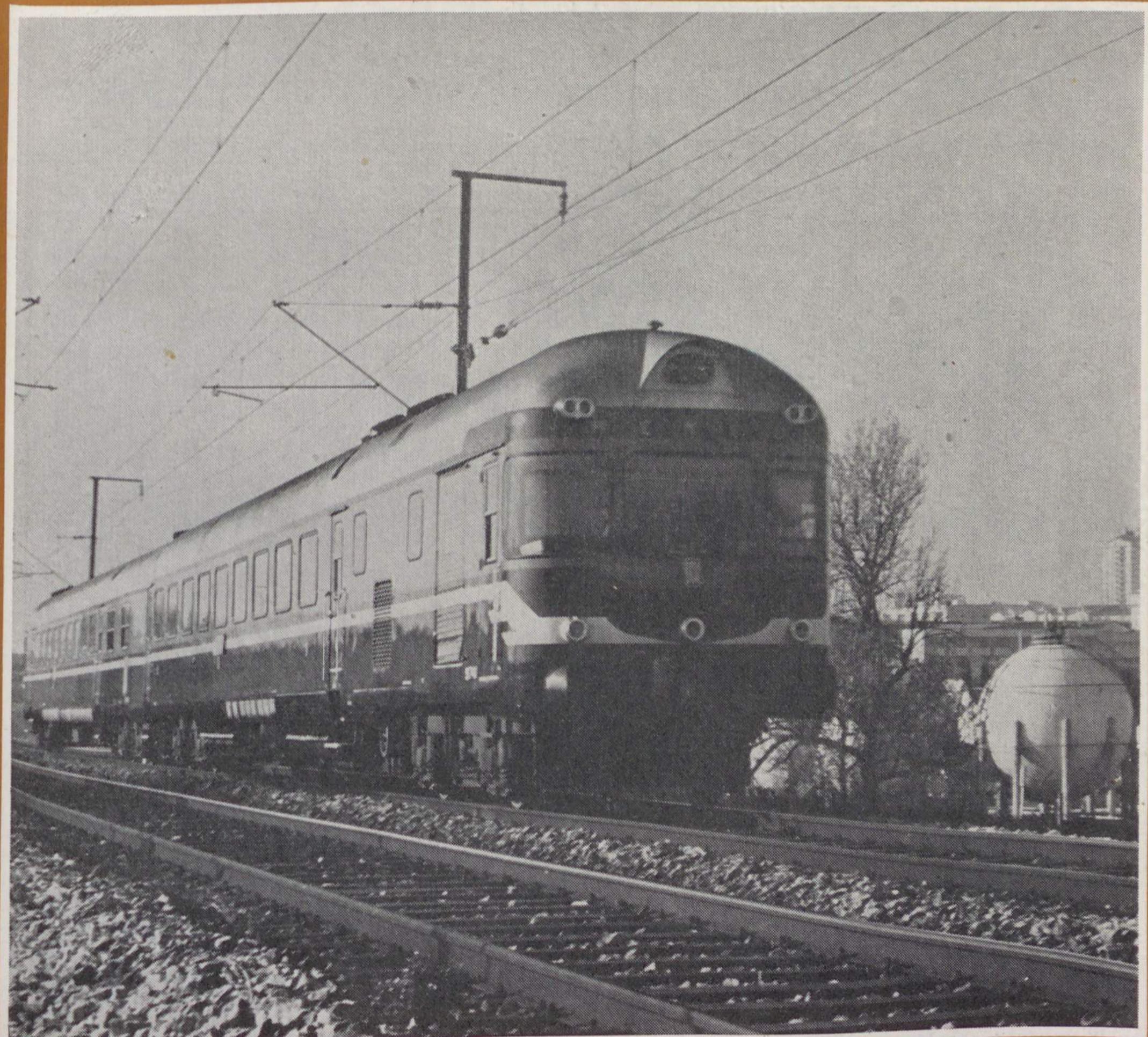


# Bole tim



509 · NOVEMBRO/71



**FUNDADOR:**  
ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES  
**DIRECTOR:**  
ENG. JOSÉ ALFREDO GARCIA  
**EDITOR:**  
DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses • Sede: Calçada do Duque, 20 — Lisboa • Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

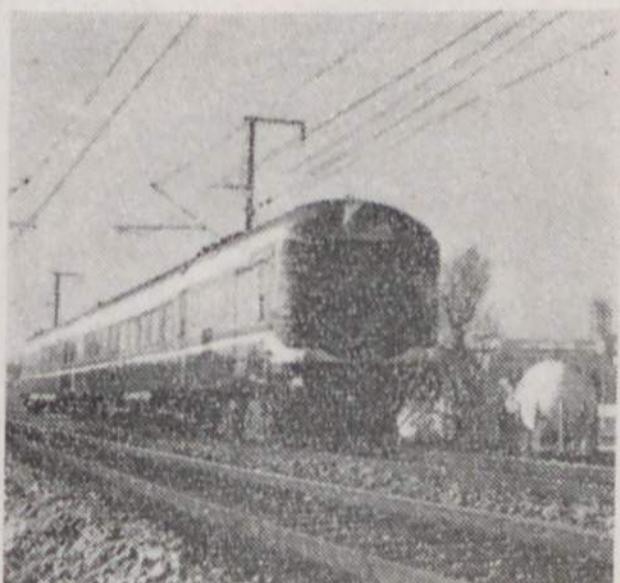
N.º 509 • Novembro de 1971 • ANO XLIII

PREÇO 2\$50

PUBLICAÇÃO MENSAL

## Sumário

O «TER» ocupa lugar de relevo no quadro conjunto dos transportes que estreitam ambas as nações vizinhas e irmãs.



Inauguração da linha urbana do Porto .....	4
A C.P. vai comemorar os 75 anos da chegada do 1.º comboio ao Porto .....	7
Cooperação peninsular — Reunião dos directores da RENFE e da C.P. .....	8
Linhas ultramarinas — O «Caminho de Ferro de Luanda» conta 83 anos de existência — <i>por Vasco Callixto</i> .....	10
História dos Caminhos de Ferro em França .....	12
Concerto no Jardim da Estrela pela banda de música do Clube Ferroviário de Portugal .....	18
A «Carruagem Branca» vai ao estrangeiro .....	18
Técnicas de publicidade comercial — <i>pelo dr. Hermínio Ferreira</i> .....	19
Novos uniformes do pessoal ferroviário .....	21
Pessoal — Nomeações e promoções .....	22
Pessoal — Admissões .....	24

# INAUGURAÇÃO DA LINHA URBANA DÓ PORTO



O comboio inaugural largou de Campanhã à 1 hora da tarde, menos 10 minutos, indo na primeira carruagem a banda de Infantaria 6, que tocou o Hino da Carta quando se rompeu a marcha. Nesse momento estrondearam girândolas de foguetes, que se repetiram no percurso, e quando o comboio assumiu às bocas do túnel D. Carlos.

A máquina que o traccionava, seguida dum «tender» avivado a verde era a «Miragaya», guiada pelos engenheiros srs. Justino Teixeira, João Gualberto Póvoas e João de Barros.

Era maquinista o decano da corporação, e profissional distintíssimo, sr. Tomás Pelekiton.

As iminências que marginam a linha estavam coroadas de populares, que saudavam com lenços e palmas a passagem do triunfal veículo. O trajecto fez-se em 7 minutos, salvo o erro, retardando-se a marcha no grande túnel, como é de uso e conveniente.

No recinto da estação a multidão era compacta; nas janelas dos prédios que o emolduram pendiam colgaduras de damasco e drapejavam bandeiras.

O comboio foi recebido com palmas e saudações, percorrendo toda aquela mó de pessoas um visível contentamento.

O cortejo encaminhou-se então para a boca do túnel; os srs. governador civil e presidente da Câmara foram convidados a desvendar a placa comemorativa e o sr. António Simões Lopes, em nome do Centro Comercial, e pelas outras Associações desta cidade, produziu uma alocução gratulatória. Disse que, há anos, o cidadão José Maria Ferreira tivera a ideia de tão grandiosa obra, que recebia agora a consagração prática da sua exequibilidade; julgaram-na possível os técnicos por mais arrojada que a sua concepção parecesse. Ela encontrou acolhimento no Governo que referendou a sua

construção gesta do sr. conselheiro Emídio Navarro, patrocinando-o depois eficazmente os srs. conselheiros Carlos Lobo de Ávila e Campos Henriques.

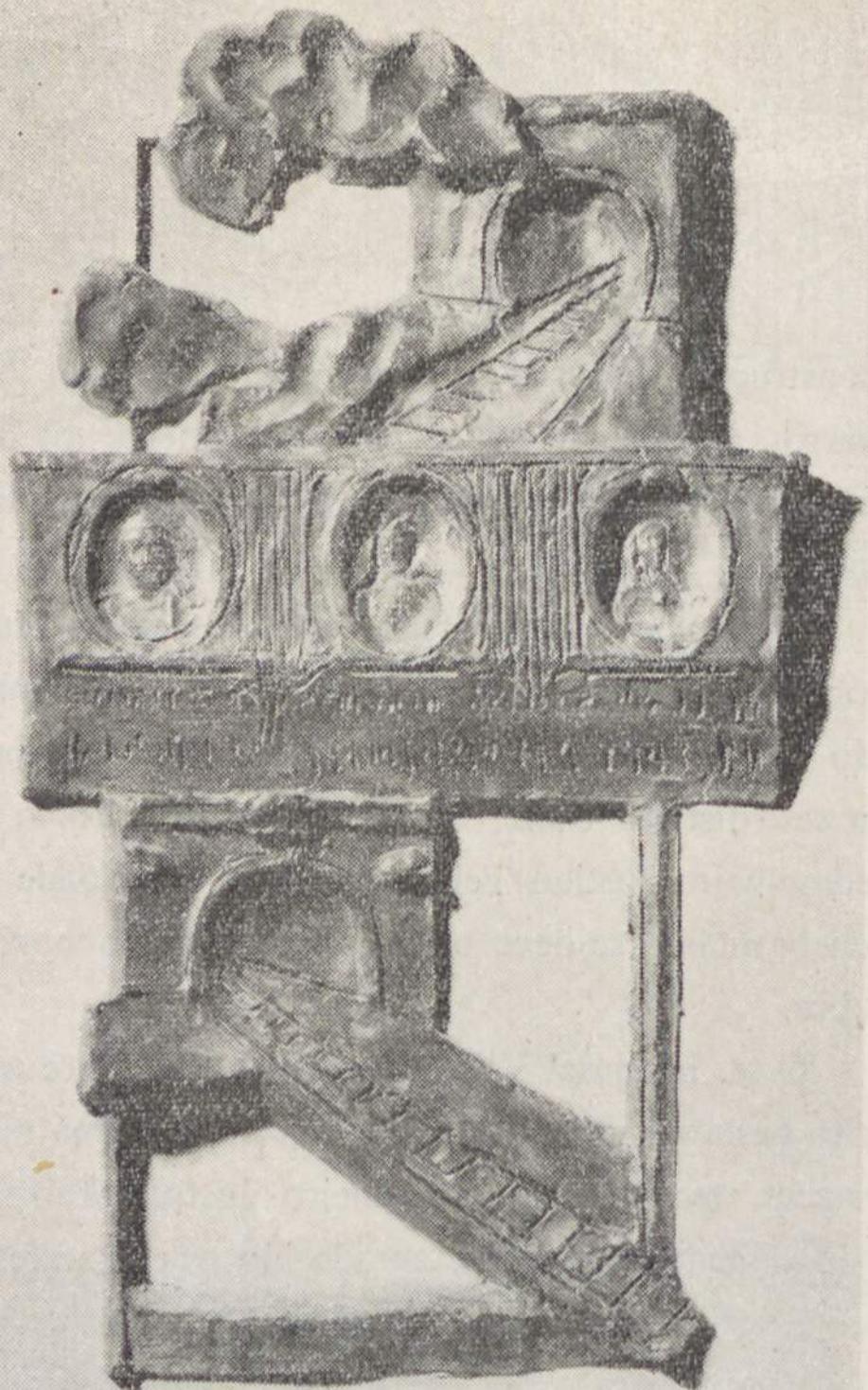
Em nome destes corpos colectivos saúda efusivamente o nobre corpo de engenheiros das linhas do Minho e Douro. Assinalando, particularmente, o seu distinto chefe, seu ilustre ornamento, o sr. conselheiro Justino Teixeira, a cuja tenacidade inquebrantável se deve o prosseguimento da notável obra.

O sr. Ezequiel Vieira de Castro leu, sobre uma rica pasta de veludo azul e cetim branco uma mensagem, tendo o sr. conselheiro Justino Teixeira, visivelmente comovido, agradecido esta manifestação, declinando, nobre e modestamente, a sua melhor parte para o pessoal que trabalhou sob a sua direcção.

Passou em seguida o cortejo para uma das dependências da estação provisória, onde o sr. Alves de Azevedo leu o auto da inauguração, que foi assinado com pena de ouro por todas as autoridades presentes, membros das corporações representadas, Imprensa e muitos cavalheiros.

É do teor seguinte:

«Auto da inauguração solene da abertura à exploração do lanço dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, compreendido entre a estação de Campanhã e a estação de Porto (Central). — Ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo, de mil oitocentos noventa e seis, aos sete dias do mês de Novembro, nesta cidade do Porto e Praça de Almeida Garrett, onde se achavam os Ex.<sup>mos</sup> Governador Civil, Presidente e Vereadores da Câmara Municipal, Deputados da Nação, Engenheiro-Director e Engenheiros dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Magistrados, Autoridades Eclesiásticas,



Maqueta do bronze, a inaugurar no dia 21 de Dezembro, no átrio principal da estação de São Bento, em homenagem aos três grandes obreiros da estação. Escultura do prof. Gustavo Bastos.

Civis e Militares, a Comissão de expropriações do lanço destes caminhos de ferro, compreendido entre a estação de Campanhã e a estação de Porto (Central), Imprensa, representante das Associações Comercial, Industrial e de outras, funcionários e os cavalheiros convidados abaixo assinados, a fim de se inaugurar solenemente a abertura à exploração do referido lanço dos caminhos de ferro, depois de terem percorrido o dito lanço em comboio especial o qual se pôs em marcha às doze horas e cinqüenta minutos da tarde, dando entrada na estação de Porto (Central) à uma hora da tarde.

Aqui todos reunidos assumiu a presidência o Ex.<sup>mo</sup> Governador Civil e dirigindo-se com a Direcção do Centro Comercial do Porto e toda a comitiva à entrada do túnel do mesmo lanço, pelos Ex.<sup>mos</sup> Governador Civil e Presidente da Câmara Municipal, a convite desta Associação, foi descerada a lápida em bronze assente na testa do mesmo túnel, a qual tem a seguinte inscrição: — «Aos promotores do Progresso Nacional, Emídio Navarro, Carlos de Ávila, Campos Henriques, e ao iniciador José Maria Ferreira, o Centro Comercial do Porto, 7-11-96» e se achava a mesma lápida velada pela Bandeira Nacional.»

O auto foi assinado pelos srs. conselheiro José Novais e Venceslaus de Lima, generais Vasco Guedes e Cibrão, Vitorino Laranjeira, Francisco Patrício, Sousa Ávides, Adolfo Pimentel, José Novais da Cunha, José Maria Ferreira, Veiga de Lacerda, conselheiros Justino Teixeira e Araújo e Silva, João Gualberto Póvoas, conde de Paçô Vieira, Alfredo de Moraes, Carvalho, João Tomás da Costa, representantes da Imprensa, comissários de polícia, dr. Jales, João Evangelista da Silva, Matos, Júlio Nunes, Paulo Santos, presidente e directores do Centro Comercial.

★

À noite numerosíssima assistência de damas e cavalheiros ouviu a conferência realizada no Centro Comercial do Porto pelo director de «O Comércio do Porto», sr. Bento Carqueja.

(De «O Primeiro de Janeiro», de 8 de Novembro de 1896)

# a CP vai comemorar os 75 anos da chegada do 1º comboio ao porto



Aspecto da actual estação de S. Bento, em noite festiva

No dia 15 de Dezembro — efeméride das mais importantes da nossa ferrovia, por ser a da criação (15-12-1859) da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, precursora da C. P. — será comemorado festiva e condignamente o 75.º aniversário da chegada do 1.º comboio à Estação Central do Porto — hoje denominada S. Bento. Uma estação, aliás, de gloriosas tradições e sobremodo ligada a nomes imortais das nossas Artes, como o pintor Jorgé Colaço, autor dos célebres painéis que guarnecem as paredes; o arquitecto Marques da Silva, autor da traça arquitectónica de todo o edifício, e o eng. Hippolyte Baère, autor do projecto da linha urbana. As obras de construção da estação foram iniciadas em 1890, mas com várias interrupções durante o seu curso, devido ao tesouro público não ser suficientemente abastado.

Entre as várias cerimónias comemorativas a levar a efeito no próximo dia 15 de Dezembro contam-se: a inauguração de uma placa de bronze — da autoria do escultor Gustavo Teles de Faria Bastos, professor da Escola Superior das Belas Artes, do Porto — alusiva ao evento, no vestíbulo principal da estação; a emissão de medalha comemorativa da chegada do 1.º comboio ao Porto; a emissão de postais dos C. T. T. com o «cliché» original da chegada do 1.º comboio a S. Bento, da passagem do 1.º comboio no Minho e da traça actual da estação; uma marca do dia, dos C. T. T.; a exposição, nas linhas de S. Bento, de locomotivas históricas dos caminhos de ferro do Minho e Douro, anteriores a 1896 e uma exposição de fotografias e documentos da época, referentes à construção e à inauguração da estação.



A esquerda, a delegação espanhola num momento de uma das sessões de trabalho.

# COOPERAÇÃO PENINSULAR

## reunião dos directores da renfe e da c.p.

Nos dias 18 e 19 de Outubro, realizou-se em Lisboa — na estação de Santa Apolónia — a reunião anual dos directores dos caminhos de ferro de Espanha e de Portugal.

Neste encontro, aliás de interesse comum para os caminhos de ferro dos dois países peninsulares, foram debatidos assuntos da maior importância e trocadas impressões—de interesses mútuos—sobre projectos e trabalhos em curso, intercâmbio técnico, cooperação e coordenação de serviços.

A aludida reunião teve início na manhã do dia 18, logo após a chegada, a Santa Apolónia, dos delegados da RENFE, os quais foram recebidos pelos engs. Almeida e Castro, director de Produção e Equipamento — que presidiu à delegação portuguesa —, Lopes Montoya, director do Departamento de Movimento e outros agentes dos quadros superiores da C. P. Da representação espanhola, que

era presidida pelo eng. Luís de Cós, director da Exploração, faziam ainda parte o eng. Julian Serrano, director do Material e Tracção, e eng. Carlos Asa, chefe da Divisão do Movimento, além de outros funcionários superiores da ferrovia espanhola.

Abertos os trabalhos, os delegados começaram por fazer um balanço geral da situação técnica das duas redes ferroviárias, passando, depois, a discutir problemas mais concretos, muitos deles ligados à renovação do material circulante e de via, que está a ser efectuada pelos caminhos de ferro dos dois países ibéricos. Foram estudadas as formas de coordenar alguns trabalhos em curso, de maneira a estabelecer uma normalização de tipos de material, em Espanha e Portugal, para que não surjam dificuldades no intercâmbio da exploração ferroviária peninsular.

Além destes assuntos foram ainda debatidos ou-

tros, de não menor importância, como o da unificação das tolerâncias de bitola de via — e o estudo do desgaste provocado nos rodados — troca de experiências sobre ensaios de carris de barras longas, com pregação elástica e travessas de betão, a introdução de freios de ar comprimido e da engatagem automática para vagões de mercadorias, a uniformização da regulamentação e de sinais, etc.; temas que assumem grande importância para o transporte ferroviário nas duas redes, devido ao aumento de velocidade e comodidade que poderão proporcionar.

Entremes, na reunião da tarde foram discutidos problemas de horários e sua melhor coordenação (no caso que mais directamente interessará aos utentes portugueses, dos comboios Lisboa-Madrid e Lisboa-Paris) e estudada a troca de informações sobre questões técnicas, no âmbito da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), em que Portugal e a Espanha tenham, por motivo da sua situação geográfica, de adoptar posições comuns.

Por sua vez, na sessão de trabalhos do dia seguinte, os principais temas debatidos consistiram no estudo das circulações para os emigrantes que vêm passar férias ao País e nos problemas de encaminhamento de mercadorias de tráfego internacional, des-

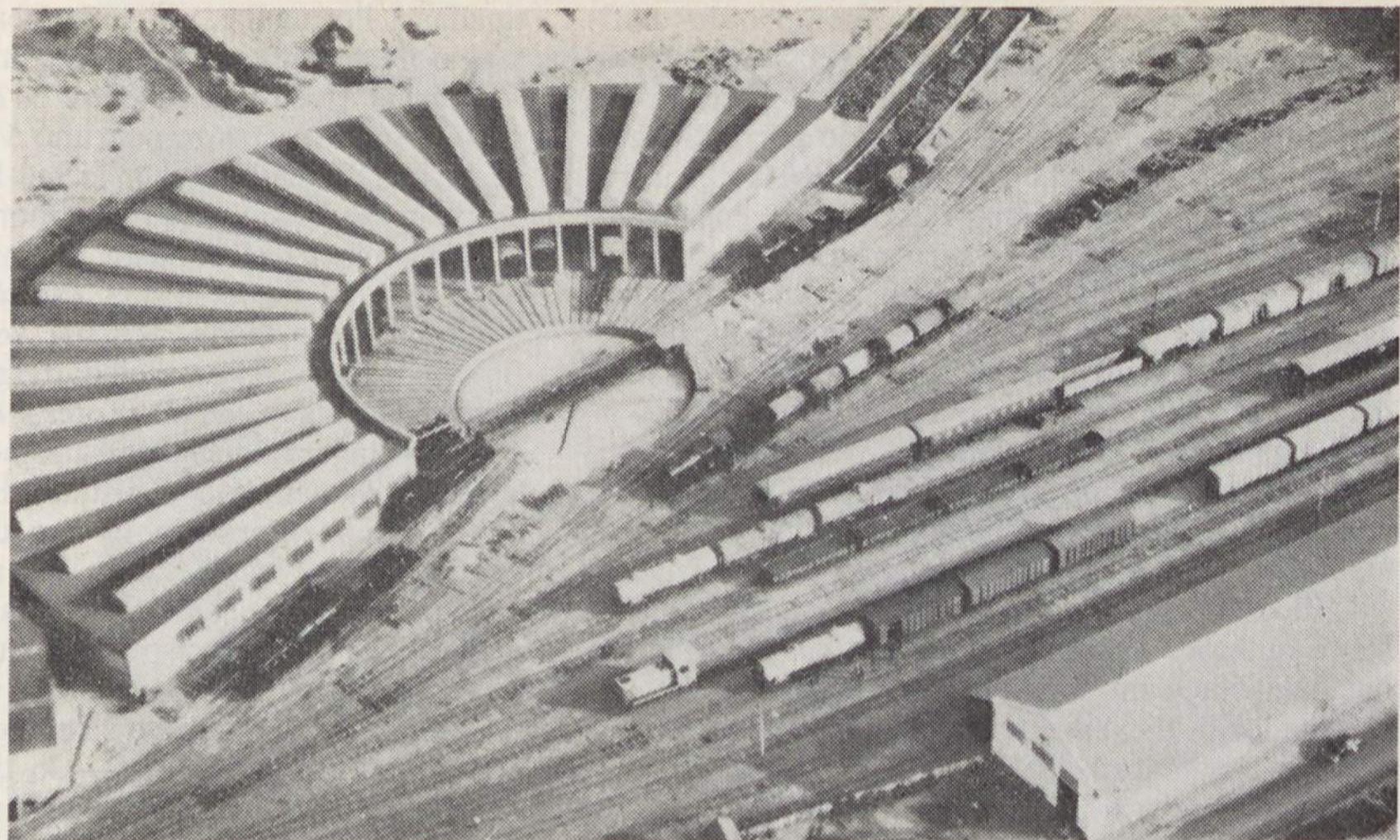
tinadas a Portugal e, por vezes, retidas durante largo tempo no país vizinho. No respeitante propriamente a horários, ficou assente entre os delegados dos dois países, que a partir do próximo Verão, os comboios de Lisboa a Paris, n.º 1003 («Sud-Expresso») e 1005, reunir-se-ão em Fuentes de Oñoro, seguindo assim até Irún numa só formação. Quanto ao regresso, sairão reunidos desta última estação espanhola, até Vilar Formoso, onde, por sua vez, se separarão, a fim de cada um seguir isoladamente até Lisboa, com primazia para o «Sud-Expresso», que partirá em primeiro lugar daquela nossa estação fronteiriça.

Relativamente ao «Lusitânia-Expresso», vai procurar-se a melhoria do serviço deste comboio, fazendo-o partir mais tarde, de ambas as cidades capitais, com chegada à mesma hora do horário actual. Prevê-se o transporte de automóveis dos passageiros e a melhoria do serviço de «cafetaria».

O programa social de recepção aos delegados espanhóis e suas famílias — do qual constaram, no primeiro dia, um jantar no restaurante típico «Lisboa à Noite», e no segundo, um passeio turístico a Sintra, Cascais e Estoril, após um almoço em Queluz, na «Cozinha Velha» — foi organizado pelo Serviço de Relações Públicas.

Um aspecto da recepção aos delegados da RENFE e suas famílias, à chegada do «Lusitânia-Expresso»





Depósito de máquinas de Luanda

## LINHAS ULTRAMARINAS

**o «caminho de ferro de luanda» conta 83 anos de existência**

Por Vasco Callixto

Visitámos recentemente Angola, percorrendo a província de Norte a Sul. E porque fomos encontrar Angola em plena hora do progresso, vivendo a nossa época de olhos postos no futuro, julgamos oportuno fazer volver um pouco a atenção dos leitores para o passado, revelando, ou recordando, nestas páginas, como e quando se estabeleceu o caminho de ferro na terra angolana, para cujo desenvolvimento — há mais de meio século — muito contribuiu. Cometeríamos, no entanto, uma injustiça, se não revelássemos a fonte de informação que nos habilitou a alinhavar estas linhas: «Angola-Portos e Transportes», uma obra valiosa de Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro.

Angola, actualmente, possui 11 dos seus 15 distritos servidos por caminho de ferro, totalizando a rede ferroviária da província 2867 quilómetros em exploração activa de serviço público, dos quais 1396 pertencem ao Estado e 1471 a empresas particulares. São do Estado o «Caminho de Ferro de Luanda» (Luanda-Malange) e o «Caminho de

Ferro de Moçâmedes» (Moçâmedes-Serpa Pinto); pertença de empresas particulares, são o «Caminho de Ferro de Benguela» (Lobito-fronteira do Congo) e o «Caminho Ferro do Amboim» (Porto Amboim-Gabela). Estes dois últimos caminhos de ferro são os de linha, respectivamente, mais extensa (1348 kms) e mais curta (123 kms). O «Caminho de Ferro de Luanda», porém, é o mais antigo, contando 83 anos de existência. É com uma síntese da sua história que «abrimos» esta série de crónicas retrospectivas sobre as linhas férreas ultramarinas. Antes, porém, referiremos que, em 1970, os caminhos de ferro de Angola transportaram quase 2 milhões de passageiros (1 934 249), cabendo o maior quantitativo ao «Caminho de Ferro de Benguela», com 1 143 196 passageiros.

Data dos meados do século passado, a primeira tentativa para se construir um caminho de ferro em Angola, de Luanda a Ambaca. Contudo, só em 1886, após a formação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, através de África se iniciaram os trabalhos de construção da primeira via férrea angolana, o que se verificou em 31 de Outubro daquele ano, no decorrer de uma cerimónia realizada próximo da ermida de Nossa Senhora da Nazaré, perante o governador-geral e muitas outras personalidades.

Decorridos precisamente dois anos, em 31 de Outubro de 1888, o caminho de ferro era um facto em Angola. O primeiro troço ferroviário tinha a extensão de 45 quilómetros, estabelecendo ligação entre Luanda e Funda, na região do rio Bengo.

A capital da província esteve em festa naquele 31 de Outubro já tão distante. Às 7 horas da manhã o recinto da estação de Luanda estava embandeirado e pejado de gente tão entusiasta como curiosa, perante a «novidade», que se destinava a «pôr em comunicação a cidade com o sertão africano». Na baía e junto da ilha, os barcos apresentavam-se também embandeirados em arco.

Após a assinatura da acta inaugural, que foi antecedida de patrióticos e esclarecedores discursos sobre o significado do caminho de ferro como factor de progresso (ambicionava-se levar a linha até ao Índico), partiu o comboio inaugural, repleto de convidados, rumo à estação da cidade alta... onde toda a gente se apeou, para ir a casa mudar de «toilette»! Durante o trajecto, o povo, em massa compacta, deu vias prolongados ao útil melhoramento. E a marcha só recomeçou duas horas depois, para a composição se deter novamente na primeira estação fora de portas, Cacuaco, quarenta minutos volvidos. Seguiu-se outra paragem, em Quifangondo, e pelas 15 horas o comboio inaugural chegou a Funda, terminus da linha, onde, tal como na Metrópole em idênticas ocasiões, foi servido um opíparo «lunch», enquanto o povo dançava e cantava em volta da estação. Angola tinha um caminho de ferro!

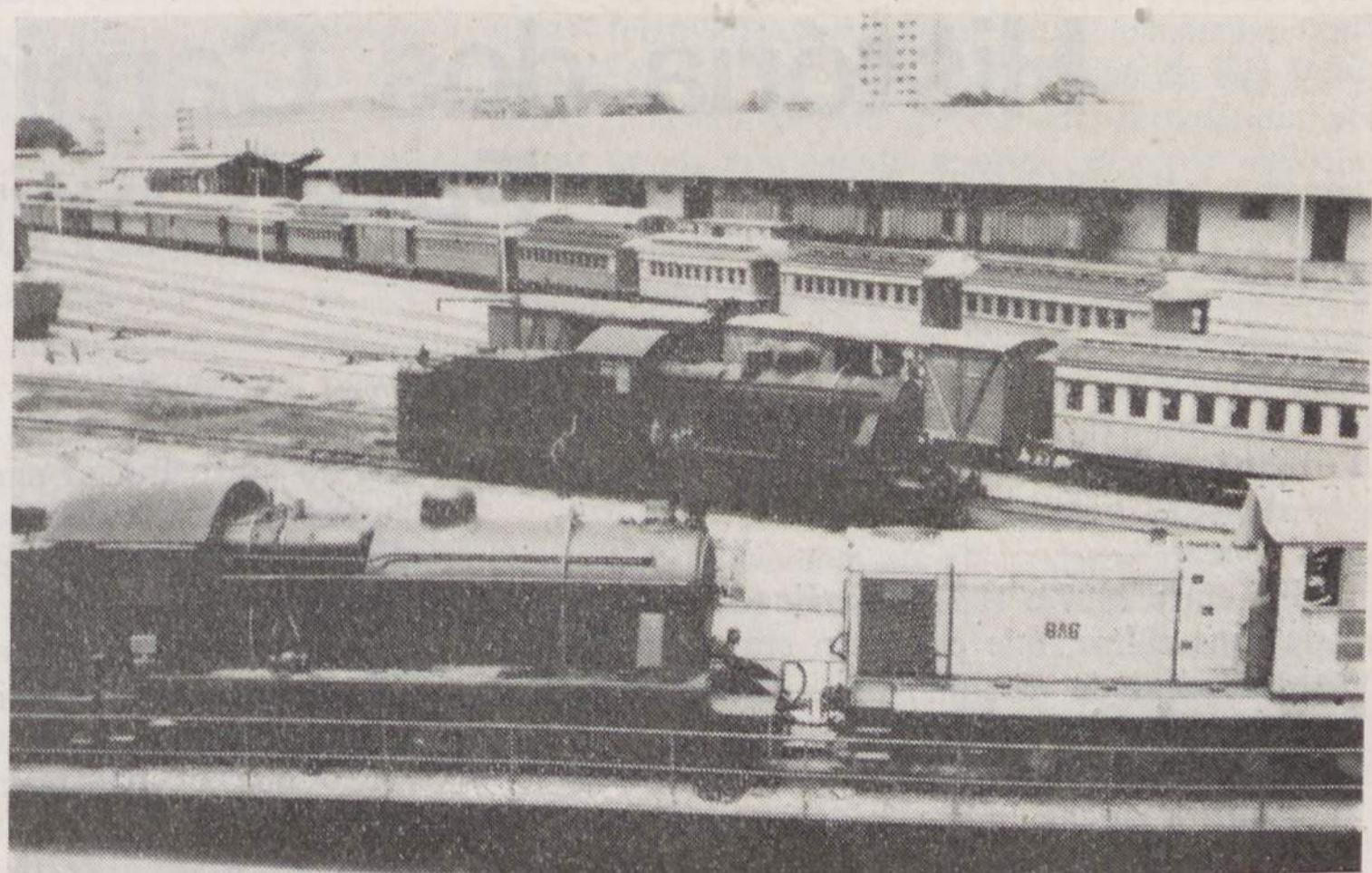
Em ritmo acelerado, os trabalhos de construção da linha prosseguiram e em 7 de Setembro de 1899 alcançou-se o rio Lucala, a 364 quilómetros de Luanda. Impunha-se, porém, atingir Malange, dada a importância da região na economia da província, pelo que o Governo mandou construir uma linha independente, mas em íntima ligação com a que parava no Lucala. A construção desta linha foi feita em dois lanços, um até Matete, com a extensão de 85 quilómetros, inaugurado em 8 de Setembro de 1907, e outro de Matete a Malange, com 55 quilómetros, aberto à exploração em 1 de Setembro de 1909. Seis anos depois, em 28 de Outubro de 1915,

inaugurou-se o ramal de Golungo Alto, a partir de Canhoca, com a extensão de 31 quilómetros, também construído pelo Estado.

Verificava-se, entretanto, que a Administração da Companhia que construiria a linha inicial não correspondia, no que respeitava à exploração, prejudicando assim os interesses das regiões servidas e da própria província. Muito especialmente devido ao deficiente material circulante, o tráfego decorria em precárias condições. Era necessária uma acção drástica. E essa acção produziu efeito em 13 de Julho de 1918, quando o «Diário do Governo» inseriu um decreto, tornando o Caminho de Ferro de Ambaca pertença do Estado. A completa renovação da linha operou-se então, mercê da construção de variantes, substituição dos perigosos viadutos do vale do Zondo e substituição de todo o material de tracção e de reboque, para passageiros e carga.

Registe-se, por fim, a inauguração do ramal do Dondo, servindo esta antiga e importante vila, com a extensão de 55 quilómetros, que teve lugar em 28 de Maio de 1944, e da «Nova linha de saída de Luanda», em 28 de Maio de 1951, com cerca de 9 quilómetros, cuja construção se impôs, devido ao desenvolvimento urbanístico da cidade, que até então era atravessada pela via férrea, o que causava sérios transtornos.

Curioso será ainda registar que este caminho de ferro, no primeiro ano de exploração, em 1889 portanto, transportou 23 974 passageiros e em 1909, quando a linha chegou a Malange, 45 113. A casa dos 100 000 só foi atingida em 1925, com 134 453. Entre 1931 e 1938 verificou-se uma quebra apreciável (56 302 em 1936) e nos anos seguintes houve altos e baixos, também apreciáveis (510 195 em 1952 e 218 214 em 1963), para no ano findo, 1970, o número de passageiros se fixar em 526 634, com 44 976 contos de receita e 406 232 toneladas de carga transportada.



Estação ferroviária de Luanda



A «Buddicom» (1843), a mais antiga locomotiva existente em França

# História dos Caminhos de Ferro em França

## I — Antes da criação da S. N. C. F. (Época de 1827 a 1937)

Foi entre 1827 e 1834, nos reinados de Carlos X e de Luís Filipe, que entraram em serviço as primeiras linhas de caminho de ferro da França: de St.-Etienne a Andrézieux (1827-1828), de St.-Etienne a Lião (1830-1833), de Andrézieux a Roanne (1834). A primeira destas linhas foi primeiramente destinada a transportar o carvão das minas de St.-Etienne

até ao porto fluvial mais próximo: Andrézieux sur la Loire. Os comboios desta primeira linha de França eram rebocados não por locomotivas mas por cavalos.

Na segunda linha, de St.-Etienne a Lião, circulam em 1831 os primeiros comboios de passageiros de França: comboios pouco confortáveis, visto que os passageiros eram transportados nas vagonetas que serviam também para o transporte do carvão! Mas, a partir do ano seguinte, em 1832,

aparecem nessa linha as primeiras carruagens de passageiros e, acontecimento mais importante, as primeiras locomotivas a vapor. Dez anos após a abertura da linha de St.-Etienne a Lião, a extracção do carvão duplicou nas minas de St.-Etienne e as indústrias multiplicaram-se rapidamente em toda a bacia, o que demonstra, desde logo, até que ponto a criação de uma linha de caminho de ferro pode desenvolver a economia de uma região, transportando mais depressa e mais barato as mercadorias e as pessoas.

Em 26 de Agosto de 1837, com quase dez anos de atraso em relação a St.-Etienne, Paris vê partir o seu primeiro comboio: foi um comboio de passageiros para St.-Germain-en-Laye, o qual transportava especialmente a rainha Maria Amélia (tinha-se decidido, por uma questão de prudência, que o rei Luís Filipe não embarcasse nesse comboio, porque esse novo meio de transporte parecia ainda cheio de perigos). Nas semanas seguintes, 400 000 parisienses utilizaram o comboio de St.-Germain, plebiscitando, desta maneira, o recém-chegado do mundo dos transportes. As primeiras linhas importantes então construídas foram as de Estrasburgo a Basileia (1841), de Paris a Orleães e de Paris a Ruão (1843) e de Paris a Lille (1846).

Nessa época, as linhas de caminho de ferro não eram, como as estradas ou as vias navegáveis, propriedade do Estado, mas sim construídas e exploradas por companhias particulares, geralmente dirigidas por banqueiros ou industriais, que pagavam a construção das linhas e suportavam os riscos financeiros da sua exploração. Todavia, as companhias deviam previamente obter do Estado a concessão da linha, quer dizer, o direito de a construir e a explorar. Além disso, desde essa época, o Estado vigia, de muito perto, as tarifas ferroviárias: por exemplo, desde 1839, que um decreto do Prefeito de Polícia fixou autoritariamente as tarifas da linha de Paris a Versalhes. Quer dizer, já, desde essa época de economia muito liberal, os caminhos de ferro não tinham a mesma liberdade que as outras indústrias: o Estado considerava já que eles asseguravam um serviço público.

Foi com Napoleão III que a França se cobriu de vias férreas: a extensão da rede francesa passou, no seu reinado, de 3554 km para 17 440 km. De 1870 para cá, foram construídas todas as grandes linhas e todas as grandes cidades de França foram ligadas a Paris, cujo papel político e económico foi assim poderosamente reforçado. Desde o meado do Segundo Império, a opinião pública francesa deu-se conta de que o caminho de ferro pode aumentar de maneira prodigiosa as riquezas do país e, onde quer que ele penetre, enriquecer todas as regiões mesmo as mais pobres. De facto, entre 1825 e 1875, a tonelagem das mercadorias que circularam em França aumentou na proporção de 1 para 9!

Pressionado pela opinião pública, pelos políti-

cos e pelos homens de negócios, o Estado, sobretudo durante a III República, encoraja a construção de vias férreas através de todo o país (Plano Freycinet), mesmo até onde a quantidade de passageiros e mercadorias a transportar fosse tão fraca que condenasse antecipadamente as linhas ao desequilíbrio financeiro. De 1870 a 1914, a extensão da rede nacional passa de 17 440 km a 37 400 km<sup>(1)</sup>: em 1914, o caminho de ferro serve não só todas as subprefeituras de França (excepto duas) mas também a maior parte das localidades sedes de cantão. Essa proliferação de linhas, a maior parte das quais não é economicamente viável, condena numerosas companhias a uma péssima situação financeira.

O Estado tenta encontrar remédio para isso concluindo sucessivamente com as companhias uma série de convenções (em 1859, 1883 e 1921), que se traduzem por uma intervenção cada vez maior da parte do Estado na gestão dos caminhos de ferro e por um esforço de unificação e de solidariedade financeira entre as diversas companhias. O resultado lógico dessa evolução será a Convenção de 1937, que cria uma Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. Com efeito, apesar dos esforços do Estado e das companhias, o deficit acumulado por estas não cessa de se agravar: 5 biliões em 1918, 30 biliões em 1937. A causa primária deste deficit (existência de linhas pequenas e muito numerosas, de fraco tráfego) agravou-se, com efeito, a partir de 1930 devido à crise económica e à aparição da concorrência rodoviária: automóveis, autocarros e camiões.

## II — A criação da S. N. C. F.: a Convenção de 1937

A Convenção de 31 de Agosto de 1937, concluída entre o Estado e as cinco grandes companhias ferroviárias privadas então existentes, cria uma «Société Nationale des Chemins de Fer Français». Esta convenção, se bem que modificada por várias vezes, tem estado sempre em vigor. As suas ideias mestras são as seguintes: fusionar as diversas redes de caminhos de ferro de França numa única rede; colocar essa rede unificada sob a responsabilidade do Estado; fazer de maneira a que essa rede seja gerida de um modo «industrial» e não de modo administrativo, para que ela consiga equilibrar as suas receitas e as suas despesas.

A S. N. C. F. recebe a missão de explorar todas as linhas pertencentes até ali às cinco grandes companhias (Cie. du Nord, Cie. de l'Est, Cie. du P. L. M., Cie. du P. O., Cie. du Midi) e às duas redes que o Estado geria então directamente (Réseau d'Alsace-

(1) — Aos quais se juntam mais de 10 000 km de vias férreas secundárias.

-Lorraine et Réseau «de l'État», esta última estabelecida no Oeste de França, onde, há muito tempo, tinha tomado a posição de diversas companhias deficitárias).

A S. N. C. F. é uma Sociedade «Nacional» no sentido de ser o Estado que possui a maioria do capital (51 %) da Sociedade, pertencendo o restante às antigas companhias, as quais, desapossadas das suas instalações e do direito de explorar os caminhos de ferro, subsistem ainda como sociedades financeiras.

Se bem que a S. N. C. F. não seja uma «Administração» do Estado (como o são os Correios e Telecomunicações), o Estado desempenha ali um papel preponderante: o Conselho de Administração, órgão director da S. N. C. F., comprehende 20 membros, 10 dos quais representantes do Estado, 5 representantes das antigas companhias e 5 representantes do pessoal da S. N. C. F. Todavia, o presidente do Conselho de Administração é escolhido obrigatoriamente entre os representantes do Estado e dispõe de um voto predominante. Assegura a gestão corrente da S. N. C. F., assistido por um director-geral (para as questões técnicas e comerciais) e por um secretário-geral (para as questões financeiras).

A Convenção de 1937 especifica que a S. N. C. F. deve ser gerida de maneira «industrial», quer dizer, que ela deve levar as suas tarifas a um nível suficiente para cobrir as suas despesas. O Estado pode opor-se aos aumentos de tarifas propostos pela S. N. C. F., mas, nesse caso, esta recebe obrigatoriamente do Estado uma «indemnização compensadora» equivalente à perda de receitas que resulte do seu «veto». Como contrapartida do direito que ela recebe de explorar as linhas férreas da rede nacional, a S. N. C. F. vê impor-se-lhe um «Caderno de Encargos», que fixa de maneira precisa as suas obrigações de serviço público: as suas tarifas tanto de «mercadorias» como de «passageiros» devem ser publicadas no «Journal Officiel» e aprovadas pelo Estado antes de se tornarem aplicáveis; a S. N. C. F. tem «a obrigação de transportar» qualquer passageiro ou qualquer mercadoria e não pode deixar de assegurar qualquer serviço, mesmo com perda, sem autorização do Estado; os horários e outras condições técnicas de exploração devem também ser prèviamente aprovadas pelo Estado.

A Convenção de 1937 e o caderno de encargos que dela deriva teriam podido ser aplicáveis se a S. N. C. F. tivesse disposto do monopólio de todos os meios de transporte de França. Mas a S. N. C. F. encontrava-se colocada, desde 1937 e mais ainda de aí para cá, em face da concorrência crescente dos meios de transporte particulares (sobretudo rodoviários), os quais dispõem de uma liberdade de acção técnica e comercial muito maior que a S. N. C. F. Nestas condições, o regime de 1937 deveria ser para a S. N. C. F. uma fonte de dificuldades financeiras permanentes.

### III — A evolução da S. N. C. F. de 1938 a 1970

A história da S. N. C. F. entre 1938 e 1970 oferece o espectáculo paradoxal de uma empresa que, pelas suas notáveis potencialidades técnicas, se situa na vanguarda do progresso ferroviário de todo o Mundo e melhora continuamente a sua produtividade, mas que, ao mesmo tempo, regista resultados financeiros decepcionantes.

À excepção do período 1940-1946, em que a S. N. C. F. dispõe do monopólio de facto dos transportes em França e tem sózinha de fazer face às necessidades essenciais da nação nesse domínio, a S. N. C. F. suporta uma concorrência cada vez mais viva dos transportes rodoviários e, mais recentemente, do oleoduto. Paralizada na sua acção técnica e comercial, herdeira do seu pesado passado de serviço público monopolizado, a S. N. C. F. deve, além disso, assegurar por si mesmo a conservação das suas vias férreas e outras instalações, enquanto que os seus concorrentes (exceptuados os oleodutos) não ajudam senão muito parcialmente o Estado a construir e a conservar as infra-estruturas (estradas, vias navegáveis...) que utilizam. De aí se conclui que os concorrentes do caminho de ferro podem praticar tarifas artificialmente baixas, não cobrindo senão uma parte do que custam realmente à nação os transportes que efectuam. Essa concorrência anárquica impede a S. N. C. F. de levar as suas tarifas a um nível suficiente para cobrir as suas despesas, como o previa a Convenção de 1937. Resulta de aí, para a S. N. C. F., uma insuficiência de receitas, que todos os anos o Estado preenche a título de garante. Este experimentou, por diversas vezes, principalmente em 1949, pôr mais harmonia e equidade na concorrência dos meios de transporte em França. Mas essas tentativas não foram mais que uma primeira aproximação do problema, que continua mal resolvido.

Contrastando com essas dificuldades financeiras, a evolução técnica da S. N. C. F., depois da sua criação, não é senão uma série de notáveis progressos, que dão à rede ferroviária francesa uma reputação mundial e lhe permitem melhorar, de maneira espectacular, as suas potencialidades e a sua produtividade.

A prestigiosa, mas cara, tracção a vapor, que assegurava, em 1938, 85 % do tráfego da S. N. C. F., não assegura mais do que 2 % dele em 1970; a tracção a motor térmico (21 %) e sobretudo a tracção eléctrica (77 %) tomaram a posição do vapor. A própria tracção eléctrica beneficiou de progressos espectaculares: enquanto que as locomotivas eléctricas não podiam, até 1950, utilizar senão a corrente contínua (a 1500 ou 3000 volts) ou uma corrente alterna de frequência especial (16 2/3 Hz), a S. N. C. F. realizou, e desenvolveu largamente a partir de 1954, a utilização da corrente ordinária (alterna a 50 Hz), sob alta tensão (25 000 volts), e muito mais económica. Estão actualmente equipa-

dos com este tipo de corrente 4230 km de linhas da S. N. C. F. e esta técnica francesa foi depois adoptada pela Grã-Bretanha, a U. R. S. S., a China, a Índia, o Japão, etc.

As locomotivas eléctricas francesas, também elas, têm chamado a atenção mundial, sobretudo, depois que duas delas (a BB 9004 e a CC 7107) circularam sucessivamente a 331 km/h numa linha normal ao sul de Bordéus em Março de 1955. Este «record» absoluto de velocidade ferroviária, jamais batido e nem mesmo ameaçado, valeu à França, nesse domínio, um enorme prestígio, do qual beneficiaram as indústrias francesas que constroem e exportam material ferroviário. Este «record» de velocidade consagrou, com efeito, a qualidade não só das próprias locomotivas mas das carruagens de passageiros que elas rebocavam, da via férrea que as suportava, dos sinais e dispositivos de segurança, em suma, de todas as técnicas ferroviárias francesas.

Mais recentemente, entre 1966 e 1968, a S. N. C. F. conseguiu adaptar a um engenho ferroviário a turbina a gás de tipo aeronáutico. Assim nasceram os primeiros «turbotrens» da Europa, entrados em serviço comercial em 1970 na linha Paris-Cherburgo e a que está prometido um grande

desenvolvimento: permitem, com efeito, realizar em linhas não electrificadas velocidades comparáveis às permitidas pela tracção eléctrica.

De ano para ano, a velocidade média dos comboios franceses não cessou de aumentar, como o testemunham alguns exemplos tomados de um quadro da evolução dos tempos de percurso:

LIGAÇÕES (comboios de 1.ª e 2.ª cl.)	TEMPOS DE PERCURSO		
	em 1950	em 1960	em 1970
Paris – Lille .....	3 h 12	2 h 35	2 h 05
Paris – Estrasburgo	7 h 08	6 h 40	4 h 03
Paris – Marselha ..	11 h 45	8 h 34	7 h 04
Paris – Bordéus ...	6 h 45	5 h 40	4 h 33
Paris – Cherburgo .	5 h 18	4 h 58	2 h 59

As potencialidades de velocidade que eram ontem as do «Mistral», tornaram-se alguns anos mais tarde nas dos comboios ordinários da linha Paris – Lião.

Se os resultados conseguidos pela S. N. C. F. em matéria de tracção eléctrica, de «turbotrens» ou da grande velocidade são bem conhecidos, é útil mencionar outras revoluções menos visíveis mas muito profundas: a da automatização (multiplica-

A última locomotiva construída em França (Verão de 1971): a BB 15 001



ção dos postos de manobra de agulhas do tipo de «carregar botões» em substituição dos antigos postos de alavancas, desenvolvimento do «bloco automático» luminoso para o espaçamento dos comboios e dispositivos de segurança com base eletrónica) e também a dos métodos de gestão (gestão centralizada do tráfego de mercadorias)... Etapa a etapa, um novo caminho de ferro nasceu. Os progressos técnicos e a automatização permitiram à S. N. C. F. registar, entre 1938 e 1970, um ganho de produtividade superior ao de todas as outras indústrias pesadas francesas: o seu tráfego aumentou na proporção de 1 para 2,3, enquanto o seu pessoal diminuia de 500 000 para 300 000 ferroviários.

#### IV — A S. N. C. F. de hoje: o seu papel económico

A S. N. C. F. desempenha hoje um papel de primeiro plano na economia francesa, tanto pelas suas dimensões como empresa como pela sua função de principal transportador de França. A S. N. C. F. é uma das maiores empresas francesas — e mundiais — pelo número dos seus assalariados e pelos seus números de negócios (15 biliões de francos). Ela intervém também na economia como um grande consumidor de energia, de aço, de madeira, de produtos metalúrgicos. Ela compra cerca de metade da produção dos construtores franceses de material ferroviário, eles próprios empregando 40 000 operários. Com os seus 36 700 km de linhas, a S.N.C.F. possui a mais extensa rede ferroviária da Europa Ocidental. Em contrapartida, a densidade da rede francesa é bastante fraca (1 km de linha para 14 km<sup>2</sup>) comparada com a da maior parte dos países vizinhos: Bélgica 1/7, Alemanha 1/8, Grã-Bretanha 1/11.

Apesar do desenvolvimento considerável dos transportes por estrada, por ar e por oleodutos, a S. N. C. F. mantém-se como o primeiro transportador de França e o seu tráfego, tanto de passageiros como o de mercadorias, é hoje mais forte do que, no passado, jamais foi. O caminho de ferro assegura ao país cerca de metade dos transportes de mercadorias (43,3 %) a longa e média distância, assegurando a estrada, por seu lado, 38,9 %, a via aquática 8,7 % e o oleoduto 9,1 %. A S.N.C.F. assegurou, com efeito, em 1970, um tráfego de 251 milhões de toneladas e de 70 biliões de toneladas-quilómetros. As categorias de mercadorias transportadas pela S. N. C. F. são de uma variedade infinita, desde o pequeno volume de frescas flores ou de pintos vivos, até ao enorme comboio de minério de 4000 t. No entanto, o caminho de ferro transporta, sobretudo, produtos pesados: produtos metalúrgicos (40,4 milhões de toneladas), minérios (40,3), carvões (38,4), materiais de construção (19,9), produtos de petróleo (15,5), adubos (15,2)... As linhas por onde se encaminha o tráfego de mercadorias mais volumoso são as que ligam o Norte ao Leste

(linha Lille – Metz), o Norte a Paris, Paris a Lião e Marselha. O transporte das mercadorias proporciona à S. N. C. F. 2/3 das suas receitas.

No transporte de passageiros, a posição do caminho de ferro é menos importante e decresce em valor relativo. Apesar disso, o tráfego de passageiros da S. N. C. F. não cessa de aumentar em valor absoluto, não obstante o desenvolvimento prodigioso do automóvel e do avião. Em 1970, os comboios franceses transportaram 610 milhões de passageiros, entre os quais se deve distinguir duas grandes categorias:

— os passageiros da «grande linha», que efectuam, em geral, percursos de várias centenas de quilómetros. Uns deslocam-se devido ao seu trabalho (industriais, homens de negócios) e utilizam, cada vez mais, os grandes rápidos da S. N. C. F., tais como «L'Aquitaine» (que liga Paris a Bordéus em 4 horas, a 145 km/h de média), «Le Capitole», «Le Mistral», etc., outros passageiros deslocam-se por ocasião das suas férias. É por altura das férias escolares que a S. N. C. F. transporta o máximo de passageiros: em 3 de Janeiro de 1971, por exemplo, a S. N. C. F. conduziu a Paris, num só dia, 375 000 passageiros.

— os passageiros «suburbanos», que, todos os dias, fazem o trajecto entre o seu domicílio e o local de trabalho. Este tráfego não cessa de aumentar, sobretudo nos arredores de Paris, onde a S. N. C. F., em 1970, transportou 387 milhões de passageiros. Na estação de St.-Lazare, em Paris, só por ela, passam diariamente 400 000 passageiros; de tarde, entre as 18 e as 19 horas, passam nesta estação entre 1000 e 1400 passageiros por minuto. Calcula-se que, para transportar o mesmo número de pessoas em carros particulares, seria necessário construir uma auto-estrada com 40 faixas de rolagem. Isto ilustra o papel insubstituível do caminho de ferro, quando se trata de transportar o máximo de pessoas no mínimo de tempo e de espaço.

#### V — A recente reforma da S. N. C. F.

Apesar dos brilhantes sucessos técnicos da S. N. C. F., os seus ganhos contínuos de produtividade e o aumento do seu tráfego, uma preocupação tem permanecido para os seus dirigentes e para o Estado: a insuficiência permanente das receitas da S. N. C. F., situação devida, por um lado, ao carácter muito anárquico do mercado dos transportes (em França e na Europa) e, pelo outro, à gestão muito pesada, muito «estatizada» da S. N. C. F., tal como resultou da Convenção de 1937. Esta acaba de ser modificada por um aditamento de 27 de Janeiro último. Este aditamento modifica as relações financeiras entre a S. N. C. F. e o Estado. Este compromete-se a pôr a S. N. C. F. em pé de igualdade com os seus concorrentes principalmente pelo pagamento de uma «contribuição convencional», destinada a cobrir parcialmente os



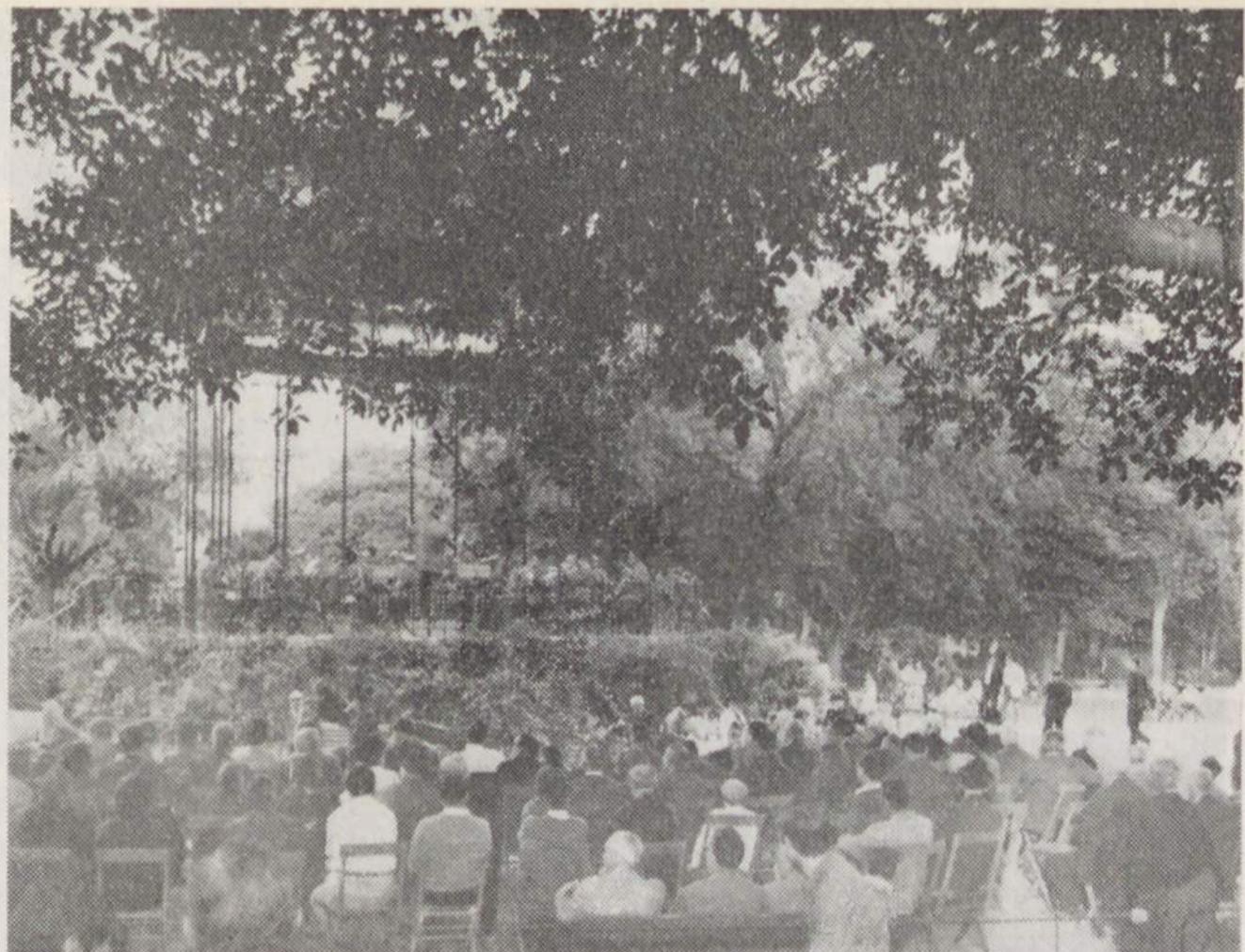
encargos de conservação da infra-estrutura ferroviária. Ele compromete-se igualmente a dar mais liberdade de acção à S. N. C. F. em matéria técnica e comercial. Em contrapartida, a S. N. C. F. deverá equilibrar as suas receitas e despesas, deixando, no entanto, o Estado de cobrir automàticamente o desequilíbrio eventual. Nesta medida financeira está consignado o princípio da normalização de contas, presentemente observado pela maioria dos 18 países da C. E. M. T. ou seja a compensação pelas Administrações ferroviárias de receitas *não ganhas* ou de despesas *agravadas* por força de imposições do serviço público e não decorrentes de critérios de estrita lógica empresarial. A modificação da Convenção de 1937 inscreve-se num quadro mais amplo de uma profunda reforma da S. N. C. F. Essa reforma, que acaba de ser iniciada, incidirá sobre as actividades da S. N. C. F. (supressão dos serviços ou linhas muito deficitárias, substituição por um serviço rodoviário do serviço ferroviário noutras, reforma dos regimes de encaminhamento das mercadorias) e sobre as estruturas da «Société Nationale» (passagem de uma estrutura muito hierarquizada e muito centralizada para uma estrutura descentralizada, mais de harmonia com o esforço actual de revitalização das «Regiões» de França). Ainda é demasiado cedo para apreciarmos os resultados deste plano de reformas. Ele deverá no entanto, permitir à S. N. C. F. atingir uma qualidade de gestão à altura das suas possibilidades técnicas e do seu papel económico na Nação.

A estação de St. Lazare, a de maior tráfego de Paris

## Concerto no Jardim da Estrela

A convite da Câmara Municipal de Lisboa, a banda de música do Clube Ferroviário de Portugal deu um concerto público no Jardim da Estrela, no passado dia 29 de Outubro.

A banda foi dirigida pelo seu regente, capitão Silvério Pereira de Campos e o concerto alcançou assinalado êxito, estando presente numerosa assistência, em grande parte constituída por antigos ferroviários.



## A «CARRUAGEM BRANCA» VAI AO ESTRANGEIRO

A vetusta carruagem cedida pela C. P. à revista «The Portuguese Exporter» para nela instalar exposições de índole comercial e turística — conhecida por «Carruagem Branca» — está de novo a percorrer as linhas férreas nacionais, despertando o interesse dos milhares de visitantes que acorrem a apreciá-la. Desta vez a viagem será mais longa, pois aquele veículo atravessará a fronteira e irá estacionar em várias estações ferroviárias de Espanha.

Na gravura, um aspecto da visita feita à «Carruagem Branca» pelos directores-gerais do Turismo e da Cultura Popular e Espectáculos, durante a permanência da mesma na estação do Rossio.

# técnicas de publicidade comercial\*

pelo dr. Hermínio Ferreira

economista do Serviço de Estudos Comerciais

1.—O aparecimento de publicidade é o resultado dum profunda revolução operada no modo de encarar a actividade económica. Pode dizer-se que é um fenómeno contemporâneo, cujo desenvolvimento está ligado a três factos que marcam vincadamente o mundo dos negócios dos nossos dias:

- o crescimento de grande indústria;
- a extensão de venda de produtos e serviços perfeitamente identificados pelo público;
- o desenvolvimento dos meios de informação.

A partir dos meados do século XIX (Revolução Industrial) a produção começa a ultrapassar as necessidades estritas dos mercados locais, tornando-se menos directa e mais orientada para um mercado anónimo, autonomizando-se das tradicionais encomendas e solicitações dos clientes. Os produtos padronizam-se e a indústria cresce em extensão e intensidade produtiva.

Mas esta produção em massa que se desenvolvia sem dependência directa da procura cedo fez surgir a necessidade aguda de dar saída e escoamento aos produtos fabricados. A publicidade surgiu como um dos vários instrumentos usados para levar os consumidores a comprarem os produtos. Inicialmente sob formas rudimentares foi-se desenvolvendo e de tal modo provou ser eficaz que se tornou um dos meios privilegiados ao alcance das empresas para possibilitar e incrementar as vendas mediante uma informação de tipo persuasivo, visando impelir o público consumidor para o produto.

Contudo as técnicas de publicidade, pressupõem um bem identificável (como é o caso dos serviços ferroviários) por forma a que o consumidor associe todas as noções e lembranças recolhidas ao utilizá-lo ou simplesmente ao ouvir falar dele.

A publicidade moderna está estreitamente ligada ao desenvolvimento das vendas em massa, mas sobretudo ao desenvolvimento dos meios de informação. A empresa que vende os seus produtos em amplos mercados tem na publicidade um valioso embaixador junto do público que confere dimensão aos mesmos. Através dela, podem as empresas dirigir-se directamente aos seus clientes anónimos, utilizando mensagens baseadas nas qualidades e na gama de necessidades que o produto ou serviço pode

satisfazer. À elaboração, modo de expressão e tipo de comunicação dessas mensagens é prestada uma atenção cuidada e persistente por forma a que a sua aplicação à actividade dos negócios assente em verdadeiros métodos científicos. A publicidade é, por assim dizer, fruto dum época, parte saliente dum conjunto de instrumentos de acção comercial que visam expandir o volume de vendas.

2.—Mas qual é o significado e alcance prático a atribuir às técnicas de publicidade?

É sabido que a procura e portanto as possibilidades de vender são o resultado sintético do comportamento de dois factores: do *desejo de comprar* ou utilizar o produto ou serviço e do *poder de compra* que possibilita a concretização desse desejo. Ora, num mundo económico em expansão, como é o dos tempos que correm, onde abundam as oportunidades de emprego e são crescentes os níveis de remunerações, as possibilidades de compra a nível individual e colectivo não podem deixar de aumentar. E aumentarão tanto mais quanto maior for o dinamismo imprimido ao ritmo de desenvolvimento económico e mais ajustado for o processo de redistribuição pessoal do rendimento que esse desenvolvimento origina. Por outro lado, a gama de bens e serviços que dia a dia aparece nos mercados, não deixa de crescer novos serviços diferenciação e desenvolvimento dos existentes. Nestas condições, os mercados tornam-se cada vez mais concorrenenciais na medida em que para a satisfação dumha mesma necessidade (por exemplo transporte) vários são os meios, mais ou menos similares, que aparecem a disputar a sua satisfação. E é precisamente neste ponto que se pode detectar o interesse da publicidade.

Se para a satisfação da mesma necessidade existem vários meios (produtos ou serviços) que a podem satisfazer, isto é, se para uma dada procura latente no mercado vários produtos (empresas) surgem para a disputar, sendo essa procura determinada pelo poder de compra do público interessado e pelo seu desejo de compra, então comprehende-se que sendo o primeiro desses factores largamente incontrolado pelos empresários, estes dirijam uma acção incisiva para o segundo daqueles factores: o *desejo de comprar e suas motivações determinantes*.

Essa acção vai lançar mão dum processo informativo que põe em destaque as qualificações específicas do pro-

\* — Palestra preparada para o Curso de Formação e Aperfeiçoamento para inspectores comerciais — Outubro de 1970.

duto que cada empresa deseja vender, realçando as suas vantagens e potencialidades relativas, enfim, orientar o público — impeli-lo para a escolha desse artigo. Essa acção longe de ser feita ao acaso, assenta em princípios de cunho mais ou menos científico e lança mão de certos veículos publicitários que vão ser preocupação das considerações que se seguem.

3. — Dos múltiplos meios que as técnicas de publicidade utilizam (os veículos publicitários), destacam-se: imprensa, cartazes, rádio, televisão e cinema.

Dum modo geral os veículos publicitários enumerados são mais ou menos aptos para transmitir o conteúdo de fundo duma mensagem em função da natureza desta e do impacto desejado. A sua aptidão para transmitir a mensagem depende sobretudo do modo como a fazem chegar ao público. Assim, a imprensa fala ao seu leitor com um carácter privado; o cartaz dirige-se aos leitores em público, o público anónimo das ruas; o cinema dirige-se também aos espectadores em público, mas a um público formado frequentemente de grupos, casais, famílias; a rádio e a televisão comunicam com ouvintes e espectadores a todo o momento e nos mais variados locais.

Cada um destes veículos tem assim potencialidades específicas que vamos cotejar muito sucintamente:

#### *a) — Imprensa*

Do formato, frequência de aparição da mensagem, tiragem do suporte seleccionado e respectiva colocação no mesmo, depende substancialmente a eficácia dum anúncio.

O formato, que é a principal determinante da percepção do anúncio pelo leitor, é influenciado por diversos factores, nomeadamente: importância atribuída à mensagem contida no anúncio, tipo de jornal ou revista onde o mesmo se insere, frequência da repetição, local de colocação, formato dos anúncios dos concorrentes, verba disponível, etc.

Curiosamente, alguns estudiosos destas matérias chegaram a não menos interessantes conclusões. Por exemplo:

- a página da direita é preferível à da esquerda;
- 1/4 da página situada na parte superior direita representa 33 % da informação da página, enquanto que o mesmo tamanho no extremo superior esquerdo da página representa 28 %, e apenas 16 %, na parte inferior esquerda;
- os anúncios aumentam a sua probabilidade de eficácia quando colocados na proximidade de artigos relacionados com os produtos anunciados.

A frequência com que aparece o anúncio visa manter, pela sua continuidade, a recordação e o efeito cumulativo no espírito do leitor.

Note-se, que contrariamente ao que à primeira vista poderá parecer, o impacto resultante da publicidade na imprensa não é tanto maior quanto maior for a grandeza do formato e mais frequentemente o volume da sua aparição. Constatou-se, em certos casos, que se a eficácia dum anúncio duma página passado uma vez tem um efeito igual a 100, um anúncio de  $\frac{1}{2}$  página passado duas vezes tem um efeito de 90, de  $\frac{1}{4}$  de página passado quatro vezes tem um efeito 149, de  $\frac{1}{8}$  passado 8 vezes tem um efeito 133,3 etc. Quer dizer, é preciso procurar um justo equilíbrio entre formato e frequência do anúncio. E o problema complica-se quando se trata de conciliar, com aqueles dois aspectos, o momento de aparição do anúncio que deve atender a circunstâncias de ordem económica, climática, carácter sazonal do serviço, objecto do anúncio, etc.

#### *b) — Cartazes*

Um dos meios mais utilizados pela publicidade é o cartaz. O cartaz deve ser simples de modo a que, com

um só golpe de vista, faça associar uma ideia ou um produto a um nome, uma marca. Na sua concepção desempenha papel fundamental a sensibilidade e imaginação do artista que o concebe o qual faz a integração do tema dado, com a facilidade de apreensão do seu conteúdo e a possibilidade de identificação imediata.

O objectivo da afixação do cartaz é incitar à compra, pela repetição no campo visual do cliente do seu conteúdo que faz crescer, sem cessar, a tentação de comprar. Acrescente-se que nos locais em que as pessoas param ou são obrigadas a esperar (estações, carruagens, correios, estabelecimentos modernos, etc.) pode utilizar-se o cartaz para mensagens mais completas e incisivas dirigidas à inteligência e afectividade, tratando-se neste caso de verdadeiros anúncios fixados. O valor da afixação de cartazes e da sua eficácia publicitária radica fundamentalmente nos seguintes factores:

- número de peões e veículos que passam no local de afixação;
- situação do cartaz nos pontos de tráfego;
- distância e diversos ângulos de visão do mesmo;
- variedade das pessoas que fixam o cartaz (divulgação);
- número de vezes que a mesma pessoa o viu (repetição).

#### *c) — Rádio e Televisão*

A publicidade pela rádio é provavelmente a de menor custo por pessoa. De facto, a sua forma de propagação e a alta densidade de repetição junto duma «massa» enorme de ouvintes (os aparelhos são nos nossos dias de uso generalizado) faz baixar consideravelmente o seu custo por pessoa. É evidente que à empresa anunciante interessa seleccionar a altura do dia em que a mensagem publicitária vai para o ar, em função do tipo de produto ou serviço que é alvo da emissão e consequentemente da audiência que se encontra à escuta. Esta varia em função das horas de ócio, do gosto por determinada emissão, do dia da semana, etc. Por isso uma empresa que vende produtos ou serviços de consumo generalizado (como é o caso dos transportes ferroviários) procurará fazer com que a publicidade seja executada em horas de ócio, pois é maior o estrato social que a pode captar. Uma empresa que vende artigos femininos seleccionará horas em que as donas de casa se encontram menos ocupadas com as lides familiares, etc.

As emissões de publicidade pela rádio revestem várias formas de apresentação desde o comunicado curto (em média 30 segundos) ou mais longo (alguns minutos) até aos programas publicitários produzidos pelo anunciante.

A televisão é o mais novo dos veículos publicitários que veio emprestar à rádio uma nova dimensão. O entretenimento é mais completo e fascinante pois exige vista e ouvido e portanto possibilidade de impressionar dois sentidos.

Tem a vantagem de poder apresentar o produto ou serviço e exemplificar a sua utilização, de demonstrar os seus atributos e vantagens, motivando, por forma decisiva, a compra.

Contudo é um veículo publicitário caro dado o seu elevado custo (montagem, cenários, adereços, guarda-roupas, figurantes, etc.).

Reveste várias formas de execução desde a citação evisão simples dum produto ou serviço, à comunicação feita pelo locutor, ao filme, à reportagem ou programas publicitários.

#### *d) — Cinema*

Embora não permitindo coberturas amplas o cinema é um veículo que reúne as condições ideais para a transmissão duma mensagem publicitária. Nele podem conjugar-se harmoniosamente o impacto visual e auditivo, a

animação de movimento, a cor, a beleza, o ritmo musical, etc.

Apesar disso, a tendência decrescente evidenciada pelo número de espectadores que frequentam o cinema subtrai, o interesse da sua aplicação, apesar do seu poder de comunicação expressiva.

4. — Podemos então concluir que as técnicas de publicidade fazem parte integrante dos meios indispensáveis à actuação das empresas que vendem em mercados vastos e anónimos dominados pelos consumidores. Por isso, estas tendem a implantar processos e acções permanentes, de amplitude variável, exercidas sobre uma dada população com vista a levar ao público o conhecimento — um certo conhecimento — do produto ou serviço, e suscitar o interesse pela sua preferência. O papel a desempenhar pelas técnicas publicitárias é pois o de determinar a imagem que convém dar aos serviços que a empresa oferece e pôr em movimento as campanhas, numa cadeia sequente de acções englobadas no mesmo tema geral, com vista a transmitir ao público a imagem tida por desejável.

Mas como se realiza, cria e desenvolve uma campanha publicitária?

Normalmente seguindo de perto um método composto pelas etapas seguintes:

- pesquisa e reunião do máximo de informações sobre as características com maior susceptibilidade de motivar e influenciar o público;
- criação e expressão do conteúdo de notoriedade do produto ou serviço a que se decide dar realce;
- eleição do veículo (ou veículos) publicitário que servirá de meio transmissor do impacto sobre os clientes;
- realização material da campanha com vista ao seu lançamento (filmes, cartazes, diapositivos, etc.);
- lançamento ou reposição;

— controlos: físico da aparição da mensagem; da qualidade intrínseca da mesma; da evolução da notoriedade, isto é, do modo como o realce dado ao produto se impõe ao público; dos seus efeitos sobre o volume das vendas; do aumento de lucros que proporciona.

Quer dizer: para se poder levar a cabo uma campanha publicitária começa-se por explicitar as motivações e predicados que se julga ser conveniente realçar, a sua forma de expressão e está *criada a mensagem* a transmitir ao público. Segue-se a escolha do veículo que vai concretizar essa transmissão e finalmente a mensagem aparece refletida nos anúncios de jornais e revistas, da rádio, da televisão, em cartazes afixados.

O resultado é um impacto visual e (ou) auditivo que se repercute na inteligência ou afectividade do estrato populacional que o vê e (ou) escuta. Obtida a identificação do produto através da mensagem impõe-se seguidamente descobrir as impressões (relativas ao objecto da publicidade) gravadas na mente do público.

E é esta impressão (objectivo final da publicidade) que convém orientar, corrigir e controlar pois é ela que claramente afecta e determina a conduta psicológica quanto à compra, desejo de comprar e preferência do cliente actual ou potencial pelo bem ou serviço anunciado.

O contacto directo do dia a dia com o público (como o que vai ser encetado pelos senhores inspectores) pode alvitrar interessantes sugestões para este tema que agora se encerra.

#### BIBLIOGRAFIA

- 1) — *Advertising Theory and Practice* por C. H. SANDAGE e VERNON FRYBURGER.
- 2) — *Téchniques Commerciales* n.º 5.
- 3) — *La publicité* por C. R. HAAS.
- 4) — *Theorie Economique et Pratique des Affaires* por JOEL DEAN.



## NOVOS UNIFORMES DO PESSOAL FERROVIÁRIO

Com a entrada ao serviço do uniforme correspondente ao período de Inverno, alguns dos agentes da Companhia passaram a usar o modelo recentemente aprovado pela Administração e sugerido pelos Sindicatos, que inegavelmente se mostra mais de acordo com a moda actual. Assim, o casaco deixou de ser abotoado até à garganta e tem apenas três botões tendo desaparecido os antigos bolsos colocados em ambos os lados do peito. No lado esquerdo foi colocado o monograma da C. P. e, sob ele, as convencionais insígnias elucidativas da categoria e classe profissional do funcionário. Por sua vez, o boné deixou de ter uma roda de arame no interior, mostrando ao centro o escudo nacional e o referido monograma.

Na gravura, envergando o novo fardamento, vê-se um revisor de bilhetes de 1.ª classe.

# Nomeações e promoções

A contar de Janeiro de 1969

**A ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE** — o Escriturário de 2.ª classe, Manuel António Camilo

A contar de Março do corrente ano

**A OPERÁRIOS DE 1.ª CLASSE** — os Operários de 2.ª classe, José Nicolau Antunes Moreira, João Cecílio, Carlos Pinto da Silva Poço, João de Oliveira, Manuel Amoroso e António Pinto Serra.

**A OPERÁRIOS DE 2.ª CLASSE** — os Operários de 3.ª classe, António Custódio, José Lino Júnior, Manuel da Conceição Santos, António Martins Cavaca, Manuel Carvalho Pratas, José de Oliveira Simões, Manuel Fer-

reira Valério, José Manuel Maia Lopes, José Manuel dos Santos, António Cordeiro, Ernesto da Rocha Pereira, Norberto de Almeida Chaves da Rocha, Rogério dos Santos Bernardo, Júlio Martins da Silva e Manuel Jerônimo da Costa.

**A AUXILIAR FEMININA** — a Eventual, Rosa Esteves Alferes.

A contar de Julho do corrente ano

**A AGENTE TÉCNICO DE ENGENHARIA DE 3.ª CLASSE** — o Agente técnico de engenharia praticante, Armindo José Guerreiro Cândido.

**A CONTRAMESTRE PRINCIPAL** — o Contramestre de 1.ª classe, José António Domingues.

**A INSPECTOR DE TELECOMUNICAÇÕES** — o Chefe de brigada, João Clarimundo da Silva.

**A MONITOR DE FORMAÇÃO AJUDANTE** — o Fiscal da revisão de material, Artur Fernandes.

A contar de Agosto do corrente ano

**A AGENTE DE MÉTODOS DE 3.ª CLASSE** — o Chefe de escritório, Fernando Pereira de Oliveira.

**A CHEFE DE ESCRITÓRIO** — o Subchefe de escritório, Rogério Baptista Alves Carneiro.

**A CONTRAMESTRE PRINCIPAL** — o Contramestre de 1.ª classe, António Garcia Dias.

**A CONTRAMESTRE DE 1.ª CLASSE** — o Contramestre de 2.ª classe, João de Jesus Manito.

**A MAQUINISTA DE VIA FLUVIAL DE 1.ª**

**CLASSE** — o Maquinista de via fluvial de 2.ª classe, Armando José Nunes.

**A CHEFE DE ARMAZÉM DE 2.ª CLASSE** — o Fiel de armazém de 1.ª classe, José dos Santos Lourenço.

**A FIEL DE ARMAZÉM DE 1.ª CLASSE** — o Fiel de armazém de 2.ª classe, Narciso de Matos.

**A FIEL DE ARMAZÉM DE 2.ª CLASSE** — o Fiel de armazém de 3.ª classe, José Gralha Zacarias.

**A FIEL DE ARMAZÉM DE 3.ª CLASSE** — o Servente de 1.ª classe, António da Costa Raimundo.

A contar de Setembro do corrente ano

**A MESTRE DE OFICINA** — o Contramestre principal, Justiniano de Almeida Cruz.

**A CONTRAMESTRE DE 1.ª CLASSE** — o Contramestre de 2.ª classe, Aníbal Branco de Oliveira.

**A MONITOR DE FORMAÇÃO AJUDANTE** — o Chefe de estação de 3.ª classe, José António Martins.

**A CHEFES DE SECÇÃO** — os Escriturários de 1.ª classe, João Dias Campina, Vasco Carreira Florindo e António Bessa.

**A ESCRITURÁRIOS DE 1.ª CLASSE** — os Escriturários de 2.ª classe, Joaquim Cardoso Rodrigues, João Mota Matela Heitor, Maria das Dores O. P. P. Machado

Marques, Mário Lopes, Adílio do Rosário Rodrigues Farrolas, Maria Manuela Guimarães da Silva Borges, Carlota Maria de Sousa Abelho Januário, Maria Paula das Dores F. C. Flores, Madalena Lourenço Zagalo G. C. Gouveia, Maria Rosete Simões Ribeiro Filipe e Maria Fernanda O. C. Gueifão Estevinha.

**A ESCRITURÁRIOS DE 2.ª CLASSE** — os Escriturários de 3.ª classe, Maria Fernanda de Sousa Pires, Cesaltina Hortense Cabrita Ravasqueira, Elisabete Gon-

çalves Matias, Élia Rosa Louro de Matos Filipe, Maria Laura Basso, Zélia Albino L. P. Martins da Silva, Maria Lídia Guerreiro de Matos, Dulce Filomena da Palma Matias, Maria de Fátima Gonçalves Fernandes, Maria Pereira dos Reis Afonso Henriques, Maria Joaquina Sara-mago A. de Carvalho, Fernanda Viegas Lopes, Olívia Mendes de Oliveira, Maria da Conceição de Oliveira Salgado, Antonieta do Carmo Lopes A. Pereira e Maria de Lurdes da Silva Gomes.

## A contar de Outubro findo

**A GEÓLOGO DE 3.ª CLASSE** — o Geólogo praticante, dr. Joaquim Mendes Ribeiro da Cunha.

**A AGENTES DE MÉTODOS DE 1.ª CLASSE** — o Chefe de secretaria, António Augusto Nunes e o Agente de métodos de 2.ª classe, António Gonçalves da Silva Júnior.

**A ADIDO ADMINISTRATIVO PRINCIPAL** — o Subchefe de escritório, António José Marques Anastácio.

**A INSPECTORES PRINCIPAIS** — os Inspectores de secção de exploração, Armando Barata e Joaquim Ferreira Neto.

**A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 1.ª CLASSE** — os Chefes de estação de 2.ª classe, Celestino Faustino e Mário de Matos Pires.

**A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 2.ª CLASSE** — os Chefes de estação de 3.ª classe, Joaquim da Costa Amieiro, João Barbosa e António José Leite de Carvalho.

**A CHEFES DE ESTAÇÃO DE 3.ª CLASSE** — os Factores de 1.ª classe, Joaquim Cameira Calado, Armando Gonçalves Cabeça, Jaime Alves Ribeiro, Adelino Santos Aguiar e António da Conceição Bernardes.

**A FACTORES DE 1.ª CLASSE** — os Factores de 2.ª classe, Adriano Moreira de Sousa, Francisco Vieira, Evaristo Moreira Ferreira, José dos Santos Guerreiro, José Pereira e António dos Santos Raimundo Cardigos.

**A FACTORES DE 3.ª CLASSE** — os Praticantes de factor, José da Luz Carolino Caldeira, Alberto Martins Freire, Eduardo Rodrigues Bento, Narciso Nunes Botão, António Cardoso Pereira Gonçalves, Luís Duarte Pereira e Carlos Prata Martins da Cruz.

**A ANALISTA DE TRABALHO DE 1.ª CLASSE** — o Analista de trabalho de 2.ª classe, Eufrosino Rodrigues Miranda de Sousa.

**A ANALISTA DE TRABALHO AJUDANTE** — o Escriturário de 1.ª classe, António Rodrigues.

**A ADIDO TÉCNICO DE 2.ª CLASSE** — o Desenhador principal, José Maria da Silva Júnior.

**A ADIDOS TÉCNICOS DE 3.ª CLASSE** — os Desenhadores de 1.ª classe, António Fernandes da Silva Bento da Cruz e Francisco Manuel Rodrigues Cardoso; e o Chefe de cantão de telecomunicações de 1.ª classe, António de Oliveira Fontes.

**A ADIDOS TÉCNICOS AJUDANTES** — os Chefes de cantão de telecomunicações de 1.ª classe, Manuel Dias Conde e António Joaquim Duarte de Oliveira.

**A CHEFES DE SECÇÃO** — os Escriturários de 1.ª classe, José Dias Alexandre e Manuel Carvalho.

**A ESCRITURÁRIOS DE 1.ª CLASSE** — os Escriturários de 2.ª classe, José da Silva Paulino e Maria da Conceição da Silva F. C. Traquina.

**A ESCRITURÁRIOS DE 2.ª CLASSE** — os Escriturários de 3.ª classe, Maria da Silva Lampreia Janelas,

Maria Irene Ruas Alves, Maria do Rosário Duarte Ferreira e Maria de Fátima Tomás Pinto.

**A CONTRAMESTRES PRINCIPAIS** — os Contramestres de 1.ª classe, Leonardo Martins Bernardo e Jorge Belo de Almeida.

**A CONTRAMESTRE DE 1.ª CLASSE** — o Contramestre de 2.ª classe, Mário Frederico Henrique Tavares.

**A CHEFE DE BRIGADA** — o Operário de 1.ª classe, José Lopes Serafino.

**A OPERÁRIOS DE 1.ª CLASSE** — os Operários de 2.ª classe, José Joaquim dos Santos Rolão, Agostinho Rodrigues Luís, Rogério Carvalho Gomes, Francisco Balseiro Vinagre e Alexandre de Azevedo.

**A OPERÁRIO DE 2.ª CLASSE** — o Operário de 3.ª classe, João Leonardo da Silva.

**A OPERÁRIOS DE 3.ª CLASSE** — os Aprendizes, Artur de Sousa Fernando, Augusto da Mota Pereira, José Pinto Mendes, José Maria dos Santos, Manuel José Ferreira Barbosa, António Manuel da Silva Moreira, António Queiroz, António Manuel Pimentel Fernandes, António Pinto Teixeira Carneiro, António de Magalhães Coutinho, António Soares de Magalhães, Manuel Jorge Ferreira Correia, António Darli Pinto, José Manuel Pereira Cardoso, Eduardo Humberto Ferreira Antunes, Joaquim Cristiano Baptista Miranda, João António Bernardino Cordeiro Neves, Custódio Rochinha Marques, Manuel José Miranda Fernandes, Mário Baptista Reis, Fernando Carrasco Valente, Rui Manuel de Oliveira Roque, Rui Vicente Serrabulho, José Celestino Pinto Mendes, Joaquim Martins Roque, Dinis Janeiro Veiga, José Daniel Alvito dos Santos, António Manuel Fresco da Costa, Manuel da Cruz Félix Margalho, António José Mendes Serrabulho, António José Caferra Amaro, António José Lourenço Dias, António Hernâni Ramalho Santos, Bento José Vinagre Mira Valadas, Marcelino Rodrigues da Cruz, Henrique José, Fernando Joaquim Martins Guedes, Casimiro da Silva Delgadinho, Adelino Dias Conde Sousa, Carlos Manuel dos Santos Marcos, Carlos Manuel Paulo Pestana, Augusto de Jesus Gomes, Américo Lopes Silva, Custódio da Conceição, Francisco Lopes Simão, Manuel Fernando Pinto Ribeiro, Armindo Mendes Dias, Apolinário Dias Henriques, João Manuel Marques da Silva, Eduardo Caetano Feliciano, Manuel Rosa de Oliveira, António Vieira Lopes Barreira, José Luís Ramos Pinheiro, Luís Fernando da Conceição Lemos, Fernando Maria de Sousa, Lino José Marques Réquio, José Júlio Azevedo Baptista, Arlindo Duarte Carmona, Manuel Miguel da Costa, Manuel Gaudêncio Gonçalves, Ro-meu de Oliveira Lopes Diogo, Agostinho Heitor Martins, António Ferreira de Oliveira e Francisco Dias Cris-tóvão.

**A ELECTRICISTAS DE 3.ª CLASSE** — os Aprendizes, Delfim Marinho das Neves Ferreira, António Luís Moreira dos Santos, Fernando José Barbosa Pereira, Inácio Bessa da Silva, Domingos Alves dos Santos, José Fernando Lopes de Magalhães, Jaime de Sousa Correia, Filipe Pereira Gonçalves, António Manuel França Casais, Horácio Costa Marques Tapado, Carlos Gomes Dias, Leo-

nildo Manuel Luís, Herlander do Carmo Vinagre, Jorge Lopes Martins Baptista, Feliciano Cordeiro Gante, Hermenegildo Marques Correia, José Guilherme Camacho da Silva, António Fernando Carvalho Godinho, Manuel Sobreira Galvão, José da Rosa Constantino, José Fidélio Martins Vicente, Diamantino Casaca da Silva, José de Sousa Pombo, João António Paixão de Matos, Alfredo Amado Lopes, Américo Baptista Salgueiro, Custódio Manuel Ferreira Guerra, José Manuel Fernandes Rodrigues, Emídio Bernardo Cardoso, João Sabino da Costa Ratinho, Carlos Alberto Matos Silva, António José Rodrigues Ferreira, José Manuel Pereira da Silva, Armando Antunes Ferreira, António José Azevedo Gonçalves, João Manuel Milheiriço, Francisco Manuel Caetano Abelho, José da Costa Henriques, José Marques Dias Mourato, José António Amaro, António Dias Ribeiro e Manuel Pratas Aperta.

**A CONDUTOR DE 1.ª CLASSE** — o Condutor de 2.ª classe, Lourenço da Mota.

**A CONDUTOR DE 2.ª CLASSE** — o Guarda-freios de 1.ª classe, Albano da Silva.

**A GUARDA-FREIOS DE 1.ª CLASSE** — os Guarda-freios de 2.ª classe, José Gonçalves e Manuel do Carmo.

**A REVISOR DE MATERIAL DE 1.ª CLASSE** — o Revisor de material de 2.ª classe, Abílio Luís de Almeida.

**A REVISOR DE MATERIAL DE 2.ª CLASSE** — o Revisor de material de 3.ª classe, Custódio de Babo.

**A REVISOR DE MATERIAL DE 3.ª CLASSE** — o Servente de 1.ª classe, António de Assunção Busca Abelho.

**A CHEFES DE DISTRITO** — os Subchefes de distrito, Augusto Chaves Dias, José Augusto Jesus Amorim, Belarmino Guerreiro, José Pinto da Silva e Manuel Gonçalves Cabrita.

**A SUBCHEFE DE DISTRITO** — o Assentador de 1.ª classe, José das Dores Mendes.

**A ASSENTADORES DE 1.ª CLASSE** — os Assentadores de 2.ª classe, José Pais, David Matos Pais, João Calado Francisco, José dos Santos Amaro e Mário Ferreira.

**A CONDUTOR DE DRESINA** — o Assentador de 1.ª classe, José Augusto Lemos.

**A REVISORES DE BILHETES DE 3.ª CLASSE** — os Agulheiros de 2.ª classe, Domingos Simões Roseiro e Lúcio Guerra Nunes Bombaça; os Guarda-freios de 2.ª classe, Manuel Alegria Serrano Miranda, Manuel de Oliveira Gonçalves, Basílio de Sousa, José Martins Aleluia, António da Cunha Bragança e Manuel de Jesus; os Serventes de 1.ª classe, António Inácio Guedes e António Freitas Figueira; e os Serventes de 2.ª classe, António Magalhães Ribeiro, Bártilo Sousa Pinto, António das Neves Mendes, Manuel João Vieira Pendilhas, Francisco Teixeira da Cunha e Manuel Augusto Trindade Saraiva.

**A MARINHEIRO DE 2.ª CLASSE** — o Servente de 2.ª classe, João Manuel Jesus Gerou.

**A GUARDA DE P. N. DE 1.ª CLASSE** — a Guarda de P. N. de 2.ª classe, Maria Madalena.

**A GUARDAS DE P. N. DE 2.ª CLASSE** — as Guardas de P. N. de 3.ª classe, Carolina Marques Serra e Diamantina da Conceição Gonçalves.

# Admissões

## Em Outubro findo

**TÉCNICO SUPERIOR** — Dr. António da Silva Leal.

**TÉCNICO SUPERIOR DE 2.ª CLASSE** (contratado) — Major engenheiro João Manuel de Almeida Viana.

**MÉDICO PSIQUIATRA** — Dr. João Gonçalves Leitão.

**ECONOMISTAS PRATICANTES** — Dr.<sup>as</sup> Maria João Semedo Carmelo Rosa e Maria Matilde da Silva Rodrigues; e dr. Fernando José Ramos e Costa Abacasis.

**ENGENHEIROS PRATICANTES** — António Luís de Jesus Duarte, Manuel Carlos Duarte Couto e Manuel Gonçalves Serra Azevedo.

**AGENTES TÉCNICOS DE ENGENHARIA PRATICANTES** — Artur Narciso Pereira e Augusto Moreira Pinto Franco.

**PRATICANTES DE ESCRITÓRIO** — Ana Maria Fernandes, Esperança Maria Rebocho Cândido, Maria Manuela Pereira de Magalhães Alves, Maria Clara Loio Jacinto, Maria Emilia Nunes Gouveia, Maria Otília Fernandes do Carmo, Maria da Conceição Cunha de Moura, Maria de La Salette da Cunha Torres, Aurélia Fernandes Romano Amado, Maria de Fátima Dores Santos, Rosália Maria da Encarnação Madeira, Maria Teresa Gaspar

da Silva, Mariana Isabel Pinto, Maria José Grancho Ricardo, Maria Cidália dos Santos, Maria José de Sousa Lapa, Maria Adozinda Silva Feiteiro, Maria do Carmo Simões, Maria Teresa de Albergaria Gomes da Silva, Amélia, Olga Maria Pires Leal de Oliveira e Hercília Ofélia Cardoso Oliveira Mendes.

**GUARDAS DE P. N. DE 3.ª CLASSE** — Gracinda da Conceição Ramos Rodrigues, Beatriz Narcisa Rodrigues, Maria Palmira Moreira, Maria do Carmo Camacho Moita, Maria Isabel Danado Raposo, Maria Júlia Gama Barata e Prazeres Maria do Rosário Carrasco.

**SERVENTES DE 2.ª CLASSE** — Fernando José Chaves Adão, Manuel Agostinho Charrão da Fonte, José Maria de Sousa Almeida, José Cidade de Almeida, Augusto Fernando Moreira da Silva Coelho, Francisco Bernardo Coelho, João Dias da Costa, Alberto de Sousa Joaquim, Bernardo Fernandes, António Ferreira Malhão, Arménio da Conceição Martins, Arlindo Magalhães de Andrade, Clemente Cardoso, Albertino dos Prazeres Lopes, Aristides Ferreira dos Santos, Manuel Luís Domingues, Rogério Pereira Duarte, Joaquim Agostinho Ribeiro Ferreira, José Henrique Vagarinho, Sebastião Pinto Ferreira, Joaquim Taveira Rodrigues, António Pinto dos Santos, Albino José Pinto de Sá, José Fernando Teixeira Ribeiro e Carlos Alberto Gomes de Almeida.